

# Fehlentscheidungen: Massive Subventionen für Elektrofahrzeuge zahlen sich nicht aus

geschrieben von Chris Frey | 7. März 2026

[James Varney](#)

Die Zukunft sollte dieses Jahr in einer Reihe von Landkreisen östlich von Atlanta in Form einer hochmodernen Fabrik Einzug halten, die jährlich 400.000 Elektrofahrzeuge vom Band laufen lassen sollte. Aber wenn JoEllen Artz sich in ihrer Nachbarschaft umschaute, sieht sie nur Löcher.

„Diese Löcher, die sie mit Schaufeln in den Boden gegraben haben? Das war's“, sagte sie über den geplanten Standort einer Rivian-Produktionsstätte. „Es ist schrecklich, einfach schrecklich.“

Das Problem ist nicht ein Mangel an Finanzmitteln. Mit dem Versprechen auf Tausende von Arbeitsplätzen haben gewählte Politiker in Washington, D.C. und Atlanta rund 8 Milliarden Dollar für das Projekt zugesagt, darunter ein Darlehen in Höhe von 6,5 Milliarden Dollar, das die Biden-Regierung in ihren letzten Amtsstunden [genehmigt](#) hat.

Diese Kredite sind nur zwei von vielen großen öffentlichen Investitionen, welche die Hauptstädte der Bundesstaaten und Washington, D.C., in Elektrofahrzeuge getätigt haben. Zwar hat niemand genau berechnet, wie viel Geld republikanische und demokratische Politiker auf Bundes- und Landesebene in diesen grünen Sektor gesteckt haben, doch Experten, die RealClearInvestigations konsultiert hat, schätzen die Gesamtsumme auf über 100 Milliarden Dollar.

Über diesen massiven Ausgaben schwebt jedoch das Problem der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen, oder genauer gesagt, deren Mangel. Im Jahr 2025 gab Rivian an, 25.000 Elektrofahrzeuge in den USA [verkauft](#) zu haben, weit weniger als die geschätzten 40.000 bis 51.000 Fahrzeuge. Die Einnahmen des Unternehmens blieben 2024 und 2025 mit rund 5 Milliarden Dollar unverändert. Das Werk in Georgia sollte eigentlich in diesem Jahr eröffnet werden, doch laut Angaben des Unternehmens ist die Einweihung nun für 2028 geplant.

Was Elektrofahrzeuge angeht, hat der US-Verbraucher seine [Meinung](#) klar zum Ausdruck gebracht, wie Ford-CEO Jim Farley Anfang dieses Monats sagte. Tesla ist einer der wenigen profitablen Hersteller, und selbst dessen Zahlen sind [rückläufig](#). Aber während die Menschen vielleicht nicht bereit sind, ihr privates Portemonnaie für Elektrofahrzeuge zu öffnen, sind die öffentlichen Kassen dafür prall gefüllt. Eine Analyse

von RCI hat ergeben, dass in den letzten Jahren mehrere zehn Milliarden Dollar an Subventionen von Bund, Ländern und Kommunen zur Förderung von Elektrofahrzeugen bereitgestellt wurden. Angesichts der schwierigen Marktlage, gekennzeichnet durch das geringe Interesse der Verbraucher an dem Produkt und die drohende **Konkurrenz** aus China, sinkt nun die Wahrscheinlichkeit, dass die Steuergelder zurückgezahlt werden. Experten sagen, dass dies zu mehreren kostspieligen Debakeln bei öffentlichen „Investitionen“ in grüne Energieprojekte führen könnte, wie beispielsweise das **Solyndra-Kreditdebakel** während der Obama-Regierung, das mit 500 Millionen Dollar Schlagzeilen machte.

„Das war ein kolossaler Fehler“, sagte Thomas Pyle, Präsident des **Institute** for Energy Research. „Dies ist eines der schlimmsten Beispiele dafür, wie die Regierung versucht, den Autoherstellern und der Öffentlichkeit ihren Willen aufzuzwingen.“

## **Verpflichtungen des Bundes**

Die öffentlichen Ausgaben für Projekte im Bereich grüne Energie, darunter auch Elektrofahrzeuge, **begannen** im Mai 2009, als Präsident Obama in Begleitung von Führungskräften aus Detroit und der Gewerkschaft United Auto Workers im Rosengarten seine nationale Kraftstoffeffizienzpolitik vorstellte. Die Anwesenden betonten, dass dies „gut für die Verbraucher, gut für die Wirtschaft und gut für das Land“ sei.

Viele EV-Initiativen wurden von beiden Parteien unterstützt, und der Sektor erhielt während der Biden-Regierung einen enormen Schub, als sich die Finanzierung im Zusammenhang mit einer NetZero-Zukunft in der gesamten US-Bundesregierung verbreitete. Der Gesetzentwurf geht weit über die **Steuergutschriften** in Milliardenhöhe hinaus, welche die US-Bundesregierung EV-Käufern bis zur **Beendigung** des Programms im vergangenen September gewährt hat, und umfasst Schulbusse, Postzustellfahrzeuge, Ladestationen und große Produktionskredite.

Das Energieministerium beispielsweise hat mehr als 30 Milliarden Dollar ausgegeben. Dieser Betrag stammt aus dem Bereich „Advanced Technology Vehicle Manufacturing“ (**ATVM**). Vor 2019 hatte die ATVM, wie sie genannt wird, Kredite in Höhe von rund 8 Milliarden Dollar an fünf verschiedene Unternehmen vergeben. Davon hat Nissan seinen Kredit in Höhe von 1,4 Milliarden Dollar zurückgezahlt, während Tesla seinen Kredit in Höhe von 465 Millionen Dollar Jahre vorzeitig zurückgezahlt hat. Ein Darlehen in Höhe von 5 Milliarden Dollar an Ford ist noch aktiv, aber die Steuerzahler verloren laut Angaben des Ministeriums fast 210 Millionen Dollar durch Darlehen an Fisker Automotive und Vehicle Production Group, die beide in Schieflage geraten sind.

Seit 2019 jedoch, und insbesondere nach der neuen Kreditvergabebefugnis, die im Inflation Reduction Act enthalten ist, den Biden und die Demokraten im Kongress 2022 im Rahmen eines Vermittlungsverfahrens

durchgesetzt haben, wurden laut Aufzeichnungen mehr als 21 Milliarden US-Dollar für Projekte im Zusammenhang mit Elektrofahrzeugen bewilligt. Die 6,6 Milliarden US-Dollar für Rivian waren nicht der größte Kredit in diesem Portfolio. Stattdessen stand ein [Kredit](#) in Höhe von 9,6 Milliarden Dollar an [Blue Oval SK](#), einem Joint Venture mit Ford, für EV-Batterien und die Produktion der EV-Lieferkette an erster Stelle.

Bei der Umweltschutzbehörde beliefen sich die Ausgaben im Zusammenhang mit Elektrofahrzeugen auf über 6,7 Milliarden Dollar, wobei der Löwenanteil davon, nämlich 5 Milliarden Dollar, auf Zuschüsse aus dem Clean School Bus [Program](#) an Schulbezirke für den Kauf von Elektrobussen entfiel.

Die EPA hat zwischen 225.000 und 375.000 US-Dollar pro Elektro-Schulbus bezahlt, was etwa dreimal so teuer ist wie ein herkömmlicher Bus mit Verbrennungsmotor. Bei diesen Preisen würde die Erneuerung der gesamten Busflotte des Landes mehr als 200 Milliarden US-Dollar kosten. Diese Großzügigkeit der Steuerzahler war ein [Segen](#) für den Schulbushersteller [Blue Bird](#), aber das teure Programm der EPA hat unzählige Rückschläge erlitten, wie z. B. Lieferverzögerungen, [Busbrände](#), Streckenlängen und die [Beheizung](#) der Busse bei kaltem Wetter.

Der US-Postdienst hat schätzungsweise 3 Milliarden Dollar für Elektrofahrzeuge in seiner Flotte ausgegeben. Ein Sprecher sagte, der Postdienst befinde sich mitten in einer 2022 gestarteten [„Investition“](#) in Höhe von 9,6 Milliarden Dollar, lehnte es jedoch ab, Angaben darüber zu machen, wie viel von den verbleibenden 6,6 Milliarden Dollar für den Kauf von Elektrofahrzeugen ausgegeben wurde oder werden soll. Ende 2025 lag die geplante Elektrofahrzeugflotte des Postdienstes jedoch weit [hinter](#) dem Zeitplan zurück, woraufhin die republikanische Senatorin Jodi Ernst den Plan als „Verschwendung“ bezeichnete.

## **US-Staaten greifen ein**

Einige Bundesstaaten haben sich bemüht, Elektrofahrzeuge zwangsweise auf den Markt zu bringen. Mehr als ein Dutzend von ihnen sind dem [Beispiel](#) Kaliforniens gefolgt und verlangen, dass mindestens 35 % der dort jährlich zum Verkauf angebotenen Autos „ZEVs“ oder „Zero Emission Vehicles“ (emissionsfreie Fahrzeuge) sind, wobei bis 2035 alle Autos ZEVs sein sollen. Dieses komplizierte, undurchsichtige System hat laut Ökonomen alle Autos [verteuert](#). Der Kongress hat im vergangenen Jahr dafür [gestimmt](#), Kaliforniens Plan zu kippen, aber Präsident Trump hat diesbezüglich noch nicht gehandelt, und Staatsbeamte haben angekündigt, Klage einzureichen, sollte er das Gesetz unterzeichnen.

Zu den [Kosten](#) dieser schwer zu berechnenden Marktmanipulationen kommen noch Milliarden an direkten staatlichen Ausgaben für Elektrofahrzeuge und damit verbundene Projekte hinzu. Sowohl republikanische als auch demokratische Politiker, die diese Maßnahmen unterstützen, tun dies mit der Begründung, dass sie der Wirtschaft Auftrieb geben und gut für die

Umwelt seien.

Rivian, dessen Unternehmenskommunikation nicht auf die Anfrage von RCI nach einer Stellungnahme reagiert hat, hat nicht nur von dem in letzter Minute gewährten Darlehen der Biden-Regierung profitiert. Im Jahr 2022 versprach die republikanische Führung des Bundesstaates in Atlanta weitere 1,5 Milliarden US-Dollar – eines der größten [Förderpakete](#) in der Geschichte Georgias –, darunter Steueranreize, Steuererleichterungen, Förderprogramme und mehr als 175 Millionen US-Dollar für den Erwerb und die Erschließung von Grundstücken. Darüber hinaus wurden lokale Fördermittel in Höhe von schätzungsweise 25 Millionen Dollar bereitgestellt.

Der Gouverneur von Georgia Brian Kemp und der Sprecher des Repräsentantenhauses Jon Burns, beide Republikaner, nahmen im vergangenen September an der [Grundsteinlegung](#) teil.

„Der heutige Tag ist ein weiterer Meilenstein für die Schaffung hochwertiger, gut bezahlter Arbeitsplätze für die Einwohner Georgias in diesem Teil des Bundesstaates“, sagte Kemp.

Der Plan hat jedoch wiederholt Verzögerungen erfahren. Derzeit baut Rivian seine Elektrofahrzeuge in einem Werk in Illinois, aber das Unternehmen verliert pro verkauftem Elektrofahrzeug etwa 39.000 US-Dollar.

Die Aufsicht über das 2021 angekündigte und nun für 2028 geplante stotternde EV-Projekt wurde der [Joint Development Authority](#) der Landkreise Jasper, Morgan, Newton und Walton übertragen, die auf eine Anfrage um Stellungnahme nicht reagiert hat. Gegner behaupteten, dass diese Maßnahme das 800 Hektar große Gelände vor lokalen Bebauungsbeschränkungen schütze.

Der verzögerte Zeitplan für den Bau der Fabrik sowie die stagnierenden Einnahmen und schleppenden Verkaufszahlen von Rivian haben eine Gruppe von sechs Anwohnern, darunter Artz, dazu veranlasst, ihren Widerstand gegen das Projekt zu verstärken. Sie argumentieren, dass der massive Bau ihre Grundwasserspiegel beeinträchtigen könnte, aber ihre Klage gegen das Werk wurde 2024 abgewiesen, obwohl sie sich erfolgreich gegen den Versuch Georgias gewehrt haben, ihnen die [Anwaltskosten](#) aufzuerlegen.

„Wir sind als Steuerzahler frustriert“, sagte Artz gegenüber RCI. „Sie haben Hunderte Millionen Dollar für diese Anlage ausgegeben, die gar nicht existiert.“

Im Dezember erklärten Gesetzgeber aus Tennessee, dass sie möglicherweise die [Zahlung](#) von 500 Millionen US-Dollar neu verhandeln würden, die sie der Blue Oval SK-Batteriefabrik in Haywood County angeboten hatten, nachdem Ford sein EV-Projekt zurückgefahren hatte. Die neuen Pläne des Joint Ventures werden wahrscheinlich 1.000 Arbeitsplätze weniger umfassen als ursprünglich für 2021 angekündigt.

Darüber hinaus wies das Ministerium für Umwelt und Naturschutz von Tennessee auf weitere Ausgaben in Höhe von 8,5 Millionen Dollar für Elektrobusse und Ladestationen hin, wobei ein Teil dieser Gelder möglicherweise aus Bundeszuschüssen stammt.

Im Elektrofahrzeugwerk von Volkswagen in Chattanooga kam es im vergangenen Jahr zu einem [Arbeitskonflikt](#) mit Gewerkschaftsmitgliedern, nachdem aufgrund geringer Verkaufszahlen Schichten gestrichen worden waren. Allerdings gab das Unternehmen diesen Monat eine vorläufige [Einigung](#) in dieser Angelegenheit bekannt.

## **Die falschen Anreize**

Befürworter von Elektrofahrzeugen betonen, dass diese Fahrzeuge die Zukunft sind und dass amerikanische Unternehmen und Bürger starke Anreize brauchen, um Technologien zur Abwendung der apokalyptischen Folgen des Klimawandels. Wie bei vielen anderen Aspekten der Klimapolitik haben die [Befürworter](#) nicht nur die ökologischen Vorteile von Elektrofahrzeugen hervorgehoben, sondern sie auch als wirtschaftlichen Segen dargestellt, der Arbeitsplätze schafft und den Verbrauchern Geld spart.

„Der Schlüssel liegt darin, Anreize zu schaffen, die neue Käufer überzeugen, und nicht diejenigen zu subventionieren, die ohnehin ein Elektrofahrzeug kaufen würden“, sagte Mike Murphy, CEO von EVs for All America, einer gemeinnützigen [Organisation](#), die sich dafür einsetzt, dass die Vorteile von Elektrofahrzeugen allen Gemeinden zugutekommen. „Ein einmaliger ‚Conquest Credit‘ ist einfach eine intelligentere Verwendung von Steuergeldern, denn sobald jemand auf Elektroautos umsteigt, bleiben laut Daten 80 % bei Elektrofahrzeugen. Das ist ein Gewinn für die Vorbereitung der US-Autohersteller auf die Wettbewerbsfähigkeit im zukünftigen Autogeschäft, das von Elektrofahrzeugen dominiert werden wird.“

Ingrid [Malmgren](#), Senior Policy Director von Plug In America sagte, dass die Abkehr von Elektrofahrzeugen gefährliche langfristige Folgen haben werde, da sie „eine Rückkehr zu fossilen Brennstoffen gegenüber dem Wachstum einer sauberen Energiewirtschaft begünstigt“. Malmgren sagte: „Dies wird im Wesentlichen dazu führen, dass die Steuerzahler statt für saubere Energie und Arbeitsplätze in der Fertigung nun für Subventionen für fossile Brennstoffe aufkommen müssen.“

Kritiker von Bidens Politik halten dem entgegen, dass die versprochenen Vorteile solcher Maßnahmen zweifelhaft sind – in einer Welt, in der [China](#) derzeit mit Abstand der größte Emittent von Treibhausgasen ist. Klar ist, dass es eine „Herkulesaufgabe“ ist, alle Maßnahmen der Bundesregierung zur Unterstützung der Elektrofahrzeugindustrie zu erfassen, wie das American Energy [Institute](#) in einem Bericht aus dem letzten Jahr feststellte und erklärte, dass „die Bundesregierung über eine solide öffentliche Politik hinweggeht“.

Jason Isaac, CEO des Instituts sagte, eine Abrechnung der Ausgaben sei längst überfällig.

„Die Steuerzahler haben Dutzende Milliarden Dollar für die Subventionierung von Elektrofahrzeugen ausgegeben, und zwar durch direkte Steuergutschriften, Produktionsanreize, Zuschüsse für Ladeinfrastruktur und ein Netz von regulatorischen Auflagen, die zusätzliche Kosten auf die Verbraucher abwälzen“, erklärte er gegenüber RCI. Das dichte Netz aus Vorschriften und Steuergutschriften habe die Ausgaben undurchsichtig gemacht und „es den Regulierungsbehörden ermöglicht, die Standards so zu manipulieren, dass die tatsächlichen Kosten verschleiert wurden“.

## **Gewaltige Verluste**

Außerhalb des staatlichen Bereichs sieht der Markt für Hersteller von Elektrofahrzeugen düster aus. Am 6. Februar gab Stellantis einen **Verlust** von 26 Milliarden Dollar in seinem Elektrofahrzeuggeschäft bekannt. Ford ist es nie gelungen, Käufer für eine Elektroversion seines Pickups F-150 zu gewinnen, der seit vielen Jahren das meistverkaufte Auto in Amerika ist, und gab vor zwei Monaten bekannt, dass es bis 2027 **Verluste** in Höhe von 19 Milliarden Dollar aus seinen EV-Projekten absorbieren wird. In einer Gewinnbekanntgabe in diesem Monat gab **Honda** große Verluste im EV-Bereich für 2025 bekannt, die das Unternehmen nun fast 5 Milliarden Dollar gekostet haben.

Zwischen diesen dramatischen Verlusten lag General Motors, dessen Vorstandsvorsitzende Mary Barra sich offen für Elektrofahrzeuge **ausgesprochen** hat. Im vergangenen Monat gab General Motors eine **Abschreibung** in Höhe von 6 Milliarden Dollar bekannt, wodurch sich die Verluste von GM im Bereich Elektrofahrzeuge auf insgesamt 7,6 Milliarden Dollar summieren. Der deutsche Automobilhersteller Volkswagen verzeichnete einen Rückgang der Verkäufe seiner Elektroautos in den USA – sie brachen im letzten Quartal 2025 ein, nachdem die staatlichen Zuschüsse für Käufer ausgelaufen waren. Führungskräfte von VW erklärten im vergangenen Jahr, dass das Unternehmen weiterhin bereit sei, 180 Milliarden Dollar in seine Elektroauto-Projekte zu investieren, was eine leichte **Reduzierung** gegenüber den ursprünglichen Schätzungen darstellt, aber sein Flaggschiffmodell, der ID4, ist das am **wenigsten** verkaufte Auto in den Vereinigten Staaten.

Die Trump-Regierung scheint gegen massive Ausgaben für Elektrofahrzeuge zu sein, hat sie doch wiederholt erklärt, dass sie eine Energiepolitik anstrebt, die sich auf widerstandsfähige, zuverlässige und kostengünstigere Energiequellen als die erneuerbaren Energien konzentriert, die Teil der Net Zero-Pläne sind. Am 12. Februar **kündigte** Trump an, dass er das Dekret aus der Obama-Ära widerrufen werde, das Treibhausgase als ein **Problem** der öffentlichen Gesundheit einstufte, das reguliert werden sollte. Diese Feststellung war der wichtigste regulatorische Pfeiler, auf dem die darauf folgenden Maßnahmen zur

Förderung grüner Energie beruhten.

Es ist jedoch noch unklar, welche Maßnahmen die Trump-Regierung in Bezug auf Elektrofahrzeuge ergreifen wird, wenn überhaupt welche.

Im Energieministerium, das die Biden-Regierung als Speerspitze der Net Zero-Initiative umfunktioniert hat, deutete ein Sprecher an, dass sich bislang wenig geändert habe. Wie immer kann es schwierig sein, bestimmte Fäden aus dem Gewirr der Bundesausgaben herauszuziehen, aber was Elektrofahrzeuge und damit verbundene Projekte angeht, haben die Energiebeamten der Trump-Regierung keine konkreten Änderungen am Programm für fortschrittliche Transport- und Fahrzeugherstellung genannt, obwohl sie angedeutet haben, dass einige Änderungen bevorstehen könnten.

„Das Amt für Energiedominanz-Finanzierung hat die gründliche Überprüfung jedes Projektes in seinem Portfolio abgeschlossen und damit sichergestellt, dass jeder Steuereuro zur Förderung der Interessen der Vereinigten Staaten verwendet wird. Die Überprüfung ist abgeschlossen – die Maßnahmen zur Aufhebung oder Überarbeitung von Darlehen und bedingten Zusagen dauern noch an“, erklärte eine Sprecherin gegenüber RCI. Beamte der EPA gaben an, dass sie „das Programm für saubere Schulbusse aktiv überprüfen und überarbeiten“.

Obwohl Bidens Verkehrsministerium im vergangenen Jahr heftige Kritik einstecken musste, als bekannt wurde, dass es im Rahmen seines 7,5 Milliarden Dollar schweren National Electric Vehicle Infrastructure (NEVI)-Plans nur **acht** Ladestationen gebaut hatte, scheint die Trump-Regierung entschlossen zu sein, diese Gelder auszugeben.

„In nur fünf Monaten seit der Veröffentlichung der überarbeiteten NEVI-Richtlinien konnte Minister (Sean) Duffy 39 % mehr NEVI-Mittel bereitstellen als die Biden-Regierung in drei Jahren“, sagte ein Sprecher.

Die neuesten NEVI-Statistiken zeigen laut einer **Erhebung** der North Carolina State University etwa drei Dutzend Stationen und 148 Anschlüsse in 12 Bundesstaaten.

Den von RCI kontaktierten Experten zufolge sollte eine Aufstellung darüber erstellt werden, was die Steuerzahler der EV-Industrie zur **Verfügung** gestellt haben. Sie waren sich jedoch einig, dass dies bisher niemandem gelungen ist.

Ebenso bleibt abzuwarten, wie viel von diesen Ausgaben in einer Branche verschwendet werden könnte, die staatliche Unterstützung genossen hat. Aber wenn einige der Projekte scheitern, werden die 500 Millionen Dollar, die bei Solyndra verloren gingen und damals einen Skandal auslösten, wie Kleingeld erscheinen.

„Es gab massive, steigende Verluste, die irgendwo ausgeglichen werden

müssen“, sagte Pyle. „Washington hat den Autoherstellern einen Zeitplan für Effizienzstandards aufgezwungen, und die Autohersteller haben sich damit abgefunden. Die Menschen sollten sich vehement gegen alles wehren, was verbindlich vorgeschrieben ist, was aber genau das ist, was die Regierung tut.“

*This article was originally published by RealClearInvestigations and made available via RealClearWire.*

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2026/03/01/bad-bets-massive-ev-subsidies-not-paying-off/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

---

## **Neue Studie: „Internes Rauschen“ und vulkanische Einflüsse können innerhalb weniger Jahrzehnte eine Erwärmung um 10 bis 15 °C auslösen.**

geschrieben von Chris Frey | 7. März 2026

[Kenneth Richard](#)

Klimaveränderungen, die durch „natürliche Klimaschwankungen ohne äußere Einflüsse“ verursacht werden, können um mehr als eine Größenordnung größer sein als die Klimaveränderungen, die üblicherweise auf anthropogene Einflüsse zurückgeführt werden.

In einer neuen [Studie](#) haben Wissenschaftler versucht, die Zusammenhänge zu identifizieren, welche die zahlreichen historischen [Klimaveränderungen](#) in Grönland (vor etwa 80.000 bis 11.700 Jahren) erklären, die „innerhalb von ein oder zwei Jahrzehnten“ zu Temperaturanstiegen von 10 bis 15 °C führten.

Das wärmere Klima in Grönland hielt über Jahrhunderte an, und das Schmelzwasser der Eiskappe trug während dieser [interstadialen](#) Perioden zu einem Anstieg des [Meeresspiegels](#) um 20–40 m bei.

Die abrupten Klimaveränderungen in Grönland wurden wahrscheinlich durch Veränderungen in der Wärmespeicherung der Ozeane ausgelöst, die mit der Atlantischen Meridionalen Umwälzströmung (AMOC) zusammenhängen und

wiederum durch vulkanische Einflüsse und spontane, zufällige „interne Variabilität“ oder „Rauschen“ verursacht wurden.

„... die AMOC kann allein aufgrund interner Störungen spontane Übergänge zwischen diesen [Klimazuständen] durchlaufen.“

„... ungezwungene natürliche Klimavariabilität kann die Wahrscheinlichkeit eines Übergangs unter vulkanischer Einwirkung modulieren.“

WISSENSCHAFTLICHE FORTSCHRITTE | FORSCHUNGSARTIKEL | Vettoretti et al., Sci. Adv. 12, ead2124 (2026) | 4. Februar 2026

## Vulkanismusbedingter Zusammenbruch und Erholung der atlantischen meridionalen Umwälzzirkulation unter glazialen Bedingungen

Guido Vettoretti<sup>1\*</sup>, Rueli-Jia Hu<sup>2</sup>, Ingo Bethke<sup>3</sup>, Kirstin Krüger<sup>4,5</sup>, Michael Sigl<sup>4,6</sup>, Stephen Outten<sup>7</sup>, Jaimei Lin<sup>1</sup>, Roman Nuterman<sup>1</sup>, Anders Svensson<sup>1</sup>, Peter Ditlevsen<sup>1</sup>, Markus Jochum<sup>1</sup>

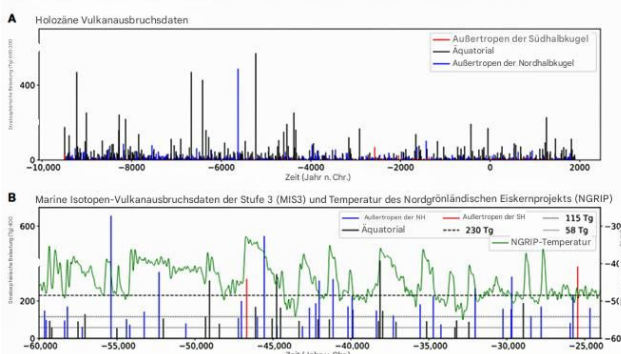


Abb. 1. Aufzeichnungen explosiven Vulkanismus, Vulkanismus während (A) des Holozäns (49) und (B) MIS 3 (48) mit Temperaturen des North Greenland Ice Core Project (NGRIP) in Grün (°C) (11). Horizontale gestrichelte Linien stellen die vulkanischen Antriebsstärken in den CCSM-Simulationen dieser Studie dar. Diese Studie stellt die Hypothese auf, dass einige der großräumig schnellen Klimaschwankungen, die auf vulkanischen Zeitskalen im MIS 3-Eiskerneis analysiert wurden, durch vulkanische Ereignisse verursacht sein könnten. Hintergrundbedingungen wie die orbitale Konfiguration der Erde, die Treibhausgaskonzentrationen und die Größe der Eisschilde bestimmen, ob sich ein glaziales Klimasystem in einem „Sweet Spot“ befindet, der D-O-Ereignisse begünstigt (2). Wenn sich das Klimasystem weit außerhalb dieses Bereichs befindet, wie während des Holozäns, kann es eine größere Widerstandsfähigkeit gegenüber isolierten, großen Vulkanausbrüchen aufweisen. Diese Hypothese muss jedoch durch OAGLR-Wahrscheinlichkeitsrechnungen überprüft werden. Während der letzten Eiszeit vor vor etwa 115.000 bis 11.700 Jahren (115 bis 11,7 ka) war das Erdklima durch wiederholte, schnelle Wechsel zwischen kalten (stadialen) und relativ warmen (interstadialen) Phasen gekennzeichnet, die jeweils Hunderte bis Tausende von Jahren dauerten. Die schnellen Übergänge von kalten zu warmen Bedingungen sind bekannt als D-O-Ereignisse (3). Diese oft raschen Übergänge in der Ozeanzirkulation gelten weiterhin als Hauptursache für die glazialen Klimavariabilität im Jahrtausendmaßstab, die ein herausragendes Merkmal der Glazialinterglazial-Zyklen des späten Quartärs darstellt. Die zugrunde liegenden Mechanismen, die diese großräumigen D-O-Ereignisse antreiben, sind eng mit Veränderungen verbunden in der meridionalen Umwälzzirkulation und der Wärmespeicherung (4), die oft als Klimakipppunkte charakterisiert werden (5).

Quelle: Vettoretti et al., 2026

Zum Vergrößern anklicken

Im Gegensatz zu den dramatischen Klimaveränderungen, die mit Vulkanismus und „ungezwungener natürlicher Klimavariabilität“ verbunden sind, hat sich das heutige Grönland in den letzten 100 Jahren trotz der seit den 1980er Jahren vorhergesagten „anthropogenen Erwärmung“ nicht (netto) erwärmt.

Darüber hinaus hat die grönländische Eiskappe zwischen 1992 und 2020 nur 1,2 cm zum Anstieg des Meeresspiegels beigetragen. Dies ist weit entfernt von den Dutzenden Metern Schmelzwasser, die durch interne Klimavariabilität, vulkanische Einflüsse und/oder „Rauschen“ während der letzten Eiszeit zustande gekommen waren.

Link: <https://notrickszone.com/2026/03/03/new-study-internal-noise-and-volcanic-forcing-10-15c-warming-within-decades/>

Vulkanausbrüche haben erhebliche Auswirkungen auf das Klima. Wenn und wie vulkanische Aktivität das Klima beeinflussen könnte, untersuchen wir, wie vulkanische Aktivität gelegentlich das Klima beeinflussen könnte. Unsere Ergebnisse zeigen, dass sehr große äquatoriale Umwälzzirkulationen über atmosphärische und ozeanische Einflüsse das atlantische meridionale Umwälzsystem zwischen warmen und ungestörten Klimazuständen verschieben, insbesondere wenn sich das System einem Kipppunkt nähert. Die Dynamik zeigt, wie ungestörte natürliche Klimavariabilität das Klima beeinflussen können über verschiedene Zeitskalen hinweg. Es bleibt jedoch ungewiss, wie sich die Ausdehnung der eiszeitlichen Meeres, was die hohen Breiten aufkühlt und die Meeresoberfläche senkt (63, 67). Klimasimulationen, die holozäne vulkanische Antriebe einbeziehen, zeigen, dass 11 mehrhundertjährige Kaltzeiten auf der Nordhalbkugel mit einer Häufung erhöhter vulkanischer Aktivität korrelieren (74). Die Häufung vulkanischer Ereignisse induziert Perioden mehrdekadiger Abkühlung (63, 68, 69, 75) und kann die Klimavariabilität auf der hundert- und tausendjährigen Zeitskala beeinflussen (74). Das in den Simulationen periodischer vulkanischer Antriebe beobachtete Verhalten scheint probabilistisch Natur zu sein. Während des langsame Abkühlens des D-O-Meresspiegels über Jahrtausende können sich entwickelnde Klimabedingungen die mit der internen Klimavariabilität verbunden sind, zu Zuständen im Dekadenmaßstab führen, in denen die AMOC ungewöhnlich stark ist. In solchen Fällen kann das System wenig oder gar keine Reaktion auf einen angewandten vulkanischen Antriebe zeigen. Dies deutet darauf hin, dass die Reaktion des Klimasystems auf vulkanische Störungen nicht deterministisch ist, sondern vielmehr vom Hintergrundzustand und der internen Variabilität (d. h. „Rauschen“) zum Zeitpunkt des Ausbruchs abhängt. Es wird angenommen, dass das modellierte Klimasystem zwei quasi-stabile Zustände aufweist: einen, der durch eine starke AMOC gekennzeichnet ist, und einen anderen, der durch eine schwächere AMOC gekennzeichnet ist – ein Konzept, das in letzter Zeit im Zusammenhang mit dem anthropogenen Klimawandel auf Aufmerksamkeit erregt hat (5). Dynamische Systeme, die die AMOC modellieren, können alleine aufgrund von internem Rauschen oder stochastischen Störungen spontane Übergänge zwischen diesen Zuständen durchlaufen (91). Ein weiteres bemerkenswertes Merkmal ist, dass die natürliche Klimavariabilität ohne äußere Einwirkung die Wahrscheinlichkeit eines Übergangs unter vulkanischer Einwirkung modulieren kann. Nach einem sehr großen Vulkanausbruch erlebt der Planet ein Strahlungsdefizit, das mit einer ausgeprägten globalen Abkühlung in den ersten Jahren nach dem Ereignis zusammenfällt (Abb. S6). Diese Abkühlung ist eine direkte Folge der erhöhten Aerosoloptischen Dichte (AOD) in der Atmosphäre, die hauptsächlich auf Sulfataerosole zurückzuführen ist, die in die untere Stratosphäre gelangen. Die globale Abkühlung ist auch mit Veränderungen im Wasserkreislauf verbunden, darunter eine trockenere Atmosphäre und verstärktes Meereswachstum in hohen Breiten in Nordisland, wie weiter unten erläutert wird.

# Betrug um Dach-Solaranlagen: Der Schaden wird immer größer

geschrieben von Chris Frey | 7. März 2026

Robert Bradley Jr., [MasterResource](#)

Die Dachsolaranlagenbranche mag sich zwar im freien Fall befinden und vor dem Aus stehen, doch der Schaden durch schlechte Leistung und langfristige Verträge bleibt bestehen. Der [Artikel](#) der New York Times [Titel übersetzt] „New York verklagt Solarpanel-Unternehmen wegen Betrugs an Hunderten von Kunden (29. Januar 2026)“ erklärt, wie das Amt für Verbraucher- und Arbeitnehmerschutz der Stadt fast 20 Millionen Dollar Schadenersatz und Strafen von dem „Renovierungsunternehmen“ Radiant Solar fordert.

Insgesamt sind „300 Opfer des gleichen Unternehmens Radiant Solar geworden, das eine Spur von beschädigten Häusern, hohen Schulden und gebrochenen Versprechen in der ganzen Stadt hinterlassen hat“, heißt es in dem Artikel.

*Dies war zum Teil möglich, weil Solarstromanlagen für Privathaushalte kompliziert und teuer sind – sie kosten oft rund 50.000 Dollar – und in der Regel mit einer Vielzahl von Finanzierungsmöglichkeiten und Steueranreizen verbunden sind, die viele Verbraucher verwirren. Die Stadt behauptet, dass Radiant nicht nur Hausbesitzer betrogen, sondern auch die Bemühungen der Stadt- und Landesregierung um eine Umstellung auf sauberere Energie untergraben habe.*

CEO William James Bushell gesellt sich zu John Berger von Sunnova und anderen in der „Hall of Shame“ [Halle der Schande] der Wirtschaft.

*Laut der Klage, die beim Amt für Verwaltungsgerichtsverfahren und Anhörungen der Stadt eingereicht wurde, konnten die Solaranlagen von Radiant oft nicht die beworbenen Energieeinsparungen erzielen und funktionierten manchmal überhaupt nicht.*

*Das Unternehmen habe Kredite mit hohen und nicht offengelegten Rückvergütungen an Kreditgeber aufgebläht, Projekte nicht bis zur Genehmigung durch die Stadt begleitet und keine Unterlagen eingereicht, damit Kunden Steuergutschriften erhalten konnten, heißt es in der Klage. Außerdem habe es laut der Klage ein gefälschtes Gewinnspiel für einen*

neuen Tesla veranstaltet.

*Radiant habe wiederholt Menschen ohne deren Zustimmung für Kredite angemeldet, behauptet die Stadt, und ihnen damit jahrelang monatliche Zahlungen in Höhe von Hunderten von Dollar aufgebürdet. „Eine offensichtlichere Form der Täuschung ist kaum vorstellbar“, heißt es in der Klage.*

### **Ein umfassendes Problem**

In der von Subventionen durchdrungenen Branche für Dach-Solaranlagen geht es darum, ein höchst unwirtschaftliches Unterfangen durch komplizierte langfristige Leasingverträge wirtschaftlich zu machen. Zahlreiche führende Dachanlagen-Solarunternehmen sind inzwischen insolvent.

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2026/02/26/rooftop-solar-fraud-the-damage-continues/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

---

# **Kongress und Bundesstaaten untersuchen Versuche, Richter in Bezug auf den Klimawandel irrezuführen**

geschrieben von Chris Frey | 7. März 2026

## **H. Sterling Burnett**

Ein Freund und ehemaliger Kollege von mir, der verstorbene Dr. Jay Lehr, langjähriger wissenschaftlicher Direktor am Heartland Institute, pflegte in Bezug auf Umweltklagen zu sagen: „Wenn das Gesetz auf deiner Seite ist, dann nutze das Gesetz; wenn die Fakten auf deiner Seite sind, dann nutze die Fakten; wenn beides nicht auf deiner Seite ist, dann schlag mit der Faust auf den Tisch.“

Die Mafia und einige finanzkräftige Angeklagte haben seit langem eine vierte Lösung, die weniger vom Zufall abhängt: Bestechung eines Geschworenen.

Klimapessimisten und Umweltlobbyisten haben noch ein weiteres Hintertürchen gefunden, um ein günstiges Urteil zu erzielen, ohne Rücksicht auf Fakten und Gesetze: Sie belügen, täuschen oder „erziehen und schulen“ die Justiz darin, wie sie über den Klimawandel denken soll.

Dutzende von Klagen wurden gegen multinationale Öl- und Gasunternehmen und die Lobbygruppen, die sie in den Vereinigten Staaten vertreten, von Bundesstaaten und vor allem lokalen Regierungen sowie einigen privaten Parteien eingereicht. In Wahrheit hätte keine dieser Klagen mit ihren neuartigen und in der Tat nicht beweisbaren Vorstellungen von rechtlicher Haftung jemals vor Gericht kommen dürfen. In der US-Verfassung wird dem Kongress und dem Präsidenten die alleinige Befugnis zur Regulierung des zwischenstaatlichen Handels übertragen, zu dem der Handel mit und die Nutzung von Öl, Gas und Kohle zweifellos gehören.

Die Gerichte sind einfach nicht das richtige rechtliche und verfassungsmäßige Forum, um die relativen Vorteile und Kosten der Entwicklung und Nutzung fossiler Brennstoffe zu erörtern. Folglich hätte jeder dieser Fälle vor der ersten Klageerhebung vor der Gerichtstür abgewiesen werden müssen. Das spielt jedoch keine Rolle, da sie zugelassen wurden und während einige abgewiesen wurden, andere noch immer vor Gericht verhandelt werden.

Climate Change Weekly und Environment & Climate News, als es noch veröffentlicht wurde, haben über den Verlauf dieser Fälle berichtet und die vielen Abweisungen und Niederlagen dokumentiert, welche die klagenden Aktivisten erlitten haben. Fast jede Abweisung basierte auf den oben erwähnten Fragen der Bundesvorrangigkeit und des zwischenstaatlichen Handels.

Da das Gesetz solche Klagen nicht begünstigt und die Fakten und Billigkeitsaspekte eine Angelegenheit des Kongresses sind (wie in den bisher endgültig entschiedenen Fällen anerkannt worden war), versuchen Klimarechtsgruppen, dies zu umgehen, indem sie die Justiz irreführen, wie in einem aktuellen Fall in [Oregon](#), und versuchen, Richter zu „trainieren“, damit sie „richtig“ über den Klimawandel denken.

Der Versuch, Richter darin zu schulen, „richtig“ über den Klimawandel zu denken, ist nicht neu. Das Environmental Law Institute (ELI) veranstaltet seit mehr als einem Jahrzehnt [Fortbildungen](#) und Seminare zum Thema Klimawandel für Richter. Die Reise-, Unterbringungs-, Verpflegungs- und Materialkosten der Richter werden übernommen. Das ELI ist ausdrücklich eine Interessenvertretung, deren „Aufgabe es ist, innovative, gerechte und praktische rechtliche und politische Lösungen zu fördern, damit Führungskräfte über Grenzen und Sektoren hinweg ökologische, wirtschaftliche und soziale Fortschritte erzielen können“.

Das ELI gibt an, dies unter anderem durch die „Ausbildung von Richtern auf der ganzen Welt“ zu erreichen.

Richter haben jedoch nicht die Aufgabe, Neuerungen einzuführen: Sie sind

dafür zuständig, bestehende Gesetze so durchzusetzen, wie sie von den ordnungsgemäß gewählten Vertretern des Volkes verfasst und verabschiedet wurden. Die Gerichte sind nicht der Ort, an dem neuartige Rechtstheorien entwickelt werden, um die Vorstellungen eines bestimmten Richters oder einer Clique von Richtern über soziale, wirtschaftliche oder ökologische Gerechtigkeit zu verwirklichen.

Obwohl das ELI nicht an den landesweit eingereichten Klimaklagen beteiligt ist, zitiert und unterstützt es in seinen Schulungsunterlagen die Forschungsergebnisse der gleichen „Experten“ sowie die Rechtstheorien und Positionen, die die Kläger in diesen laufenden Verfahren vertreten. Die Position des ELI lautet, dass der Klimawandel ein „großes Umwelt- und Gesundheitsproblem“ ist, das durch „Kohlenstoffverschmutzung, hauptsächlich durch fossile Brennstoffe“ verursacht wird, die „das Klima dramatisch verändert und Menschen in Gefahr bringt“. Das ELI lehnt jede legitime Debatte über die Ursachen und Folgen des Klimawandels ab.

ELI sagt Richtern, was sie über Klimawissenschaft denken sollen, welche Beweise gut sind, welchen Wert Konsens hat und wer vertrauenswürdig ist. Wenn die gleichen Experten und Studien als Beweismittel vorgelegt werden, haben die Richter nun die Schulung von ELI im Hinterkopf, wenn es darum geht, wem und was sie glauben sollen. So viel zur Blindheit der Justiz.

Die Besorgnis über die Klimaseminarreihe von ELI und deren Potenzial, die Justiz zu beeinflussen und damit ihre Unabhängigkeit und Treue gegenüber der Verfassung und dem geschriebenen Recht zu gefährden, hat eine Untersuchung durch den Justizausschuss des US-Repräsentantenhauses ausgelöst. Der Vorsitzende des Ausschusses, Jim Jordan (R-OH), und der Vorsitzende des Unterausschusses für Gerichte, Darrell Issa (R-CA), schickten vier Briefe an Justizgruppen und Anwälte, in denen sie um weitere Informationen über die Kommunikation mit dem Environmental Law Institute baten, berichtete Fox News am 14. Januar:

*Der Justizausschuss untersucht Vorwürfe, wonach das Environmental Law Institute (ELI) und sein Climate Judiciary Project (CJP) in unzulässiger Weise versucht haben sollen, Bundesrichter zu beeinflussen. In öffentlichen Berichten wurden Bedenken hinsichtlich offensichtlicher Bemühungen des ELI und des CJP dokumentiert, Richter zu beeinflussen, die möglicherweise über Klagen im Zusammenhang mit angeblichen Klimawandelvorwürfen entscheiden könnten, heißt es in dem Schreiben an die Justizkonferenz der Vereinigten Staaten (JCUS).*

*Diese Bemühungen scheinen das grundlegende Ziel zu haben, Bundesrichter zugunsten von Klägern zu beeinflussen, die Schäden durch die Herstellung, Vermarktung, Verwendung oder den Verkauf von Produkten aus fossilen Brennstoffen geltend machen.*

Mit der Veröffentlichung des vierten Referenzhandbuchs zu

wissenschaftlichen Beweisen des Federal Judicial Center (FJC) wurden zusätzliche Bedenken hinsichtlich der Vereinnahmung der Justiz laut. Zum ersten Mal enthält das Handbuch einen ganzen Abschnitt, der sich ausschließlich mit dem Klimawandel befasst – und keine Abschnitte zu Biologie (obwohl wir einen Richter am Obersten Gerichtshof haben, der nicht einmal definieren kann, was eine Frau ist), Chemie oder Physik.

Das 1967 gegründete FJC ist die Forschungs- und Bildungseinrichtung der Justizbehörde der US-Regierung. Das Zentrum behauptet, „eine effiziente und effektive Rechtspflege und die Unabhängigkeit der Justiz zu unterstützen, indem es **genaue, objektive** Informationen und Bildungsangebote bereitstellt und eine gründliche und offene Analyse von Richtlinien, Praktiken und Verfahren fördert“ (Hervorhebung von mir [Autor]).

Das Gesetz zur Gründung des FJC sieht vor, dass der Vorsitzende Richter des Obersten Gerichtshofs der Vereinigten Staaten den Vorsitz seines Vorstands übernimmt.

Umstritten sind die Genauigkeit und Objektivität des Abschnitts zum Klimawandel. Das Wissenschaftshandbuch des FJC ist ein Nachschlagewerk, das von Richtern im ganzen Land zu wissenschaftlichen Themen verwendet wird, in denen sie keine besonderen Fachkenntnisse haben. (Und warum sollten sie solche Fachkenntnisse haben? Sie sollen doch auf der Grundlage der geltenden Gesetze urteilen und nicht auf der Grundlage wissenschaftlicher Erklärungen). Der Zusatz zum Thema Klimawissenschaft ist weder neutral noch unvoreingenommen: Er wurde von aktivistischen Anwälten und Wissenschaftlern verfasst, die sich aktiv an Klimaklagen in den gesamten Vereinigten Staaten beteiligt haben, sowie von Klägern, Beratern und Klimaexperten, die an diesen Verfahren beteiligt waren.

Zu den im Klimawissenschaftsleitfaden des FCJ zitierten Personen gehören der Klimatologe Michael Mann, der kürzlich von einem Bundesgericht wegen Falschaussagen in einer von ihm eingereichten Klimaklage sanktioniert wurde, und die Umweltaktivistin und Wissenschaftlerin Jessica Wentz, wie Fox News berichtet:

*Wentz ist die führende Expertin des Climate Judiciary Project am Environmental Law Institute.*

*Wentz, die auch Senior Fellow am Sabin Center for Climate Law der Columbia University ist, wird zusammen mit ihrem Kollegen Radley Horton auf Seite 1561 als Hauptautorin des Abschnitts aufgeführt.*

*Sie trat als Zeugin für die Kläger in der Rechtssache Juliana v. U.S. auf, in der junge Aktivisten der US-Regierung vorwarfen, ihre verfassungsmäßigen Rechte verletzt zu haben, indem sie ihre bevorzugten Klimaschutzmaßnahmen nicht umgesetzt habe.*

*Außerdem unterzeichnete sie einen Amicus-Brief zur Unterstützung der Umweltvorschriften der Obama-Regierung, nachdem mehrere Bundesstaaten*

2016 Klage gegen die EPA eingereicht hatten.

Der Bericht von Fox News zitiert Michael Fragoso von Torridon Law, der die Ethik hinter dem Leitfaden in Frage stellt:

*„Der gesamte Abschnitt des Leitfadens ist schockierend unangemessen – und wenn man sich die Organisationssitzung der National Academies ansieht, dann sogar absichtlich“, sagte Fragoso.*

*„Aber wenn man sich näher damit befasst, wird es nur noch schlimmer. Der Abschnitt über die ‚Wissenschaft‘ der Zuschreibung beispielsweise wurde zum großen Teil aus einem früheren Artikel übernommen, der von den beiden Autoren und Michael Burger verfasst wurde, der selbst als Anwalt für Klimakläger tätig ist.*

*Angesichts der Tatsache, dass die Attribution im Mittelpunkt dieser Klagen steht, ist es schockierend, dass das Judicial Center einem Klägeranwalt erlaubt, sie den Richtern zu ‚erklären‘. Noch schlimmer ist, dass sie in einer zufälligen Fußnote versteckt ist“*

Die Anerkennung von Attributionsstudien als legitime Wissenschaft im FJC-Wissenschaftshandbuch ist besonders ungeheuerlich, da, wie in Dutzenden von [Beiträgen](#) von Climate Realism erläutert, die Attributionswissenschaft die wissenschaftliche Methode ablehnt. Attributionsstudien werden innerhalb weniger Tage nach einem extremen Wetterereignis überstürzt veröffentlicht. Sie gehen von dem aus, was sie beweisen sollen: dass der Klimawandel ein bestimmtes Ereignis verursacht oder dazu beiträgt. Die einzige Frage ist, wie wahrscheinlich es wäre, dass das jüngste Extremereignis ohne den Klimawandel in gleichem Ausmaß aufgetreten wäre. Dann verwenden die Autoren Klimamodelle (mit seit langem bekannten Mängeln), um ein kontrafaktisches Szenario des Wetters ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erstellen – unter der Annahme, dass CO<sub>2</sub> der Treiber des Wetters ist – und vergleichen es mit den Ergebnissen des Klimamodells mit CO<sub>2</sub>.

Modelle sind keine Wissenschaft, keine Fakten und keine Daten; sie sind Werkzeuge, und sie sind nur so genau wie die ihnen zugrunde liegenden Annahmen. Klimamodellierer verstehen nicht alle Klimafaktoren gut, und die Ergebnisse der Modelle sind nur dann wertvoll, wenn sie die realen Daten genau wiedergeben und zuverlässige Vorhersagefähigkeiten aufweisen. Klimamodelle tun weder das eine noch das andere, doch im Klimateil des FJC-Handbuchs werden sie so behandelt, als wären sie Daten und würden zuverlässige Ergebnisse liefern.

Die Tatsache, dass das Dokument von einem öffentlichen Befürworter von Klimaklagen verfasst wurde, während es Materialien zitiert und ganze Abschnitte verwendet, die von einem Anwalt für Kläger in Klimaklagen verfasst wurden, hätte ausreichen müssen, um das klimawissenschaftliche Dokument von der Aufnahme in das FJC-Wissenschaftshandbuch auszuschließen. Es stellt einen direkten Interessenkonflikt dar: Richter verwenden die Sichtweise einer Seite zum Klimawandel als Leitfaden für

die Entscheidung von Fällen, in denen es um wissenschaftliche Fragen geht.

Diese inhärente Voreingenommenheit ist nicht unbemerkt geblieben. Unter der Führung des Generalstaatsanwalts von West Virginia John B. McCusky haben die Generalstaatsanwälte von 27 Bundesstaaten einen Brief verfasst, in dem sie das FJC dafür kritisieren, dass es den eindeutig voreingenommenen Abschnitt zur Klimawissenschaft in sein Referenzhandbuch aufgenommen hat.

Die Generalstaatsanwälte sind empört darüber, dass interessierte Parteien verschiedener Klimaklagen an der Gestaltung, dem Verfassen und der Ausarbeitung des Materials im Referenzhandbuch mitgewirkt haben und dass die Attributionswissenschaft, ein sehr neues Forschungsgebiet, darin so behandelt wird, als handele es sich um gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse. In dem Brief der Generalstaatsanwälte heißt es:

*Was auch immer man über frühere Ausgaben sagen mag, die kürzlich erschienene vierte Ausgabe kann sich einer solchen Zurückhaltung nicht rühmen. Sie befasst sich nicht nur mit unumstrittenen wissenschaftlichen Grundsätzen. Stattdessen positioniert sich die vierte Ausgabe in einigen der derzeit am heftigsten umstrittenen Fragen in Rechtsstreitigkeiten eindeutig auf einer Seite: klimabezogene Wissenschaft und „Attribution“. Eine solche Vorgehensweise untergräbt die Unparteilichkeit der Justiz und legt einen Daumen auf eine Seite der Waage. Und das, obwohl diese Fragen derzeit vor dem Obersten Gerichtshof und anderen Teilen der Bundesjustiz anhängig sind.*

*Die Probleme im Abschnitt über Klimareferenzen scheinen bereits bei der Auswahl der Autoren begonnen zu haben. Jessica Wentz und Radley Horton sind beide mit Klimastudienprogrammen an der Columbia University verbunden. Und die Columbia University und ihre Forschungspartner betrachten Klagen gegen Staaten, traditionelle Energieerzeuger und andere seit langem als „Chancen“, um das zu „lösen“, was sie als „die dringenden Gefahren durch den Klimawandel“ ansehen. Wentz und Horton selbst haben Rechtsstreitigkeiten als Mittel zur Förderung ihrer bevorzugten politischen Ziele begrüßt und beklagen, dass „die politische Sphäre in den Vereinigten Staaten weiterhin von falschen Debatten über die Gültigkeit des Klimawandels überschattet wird“. ...*

*In einer Diskussion über mögliche Expertenaussagen in klima- und energiebezogenen Fällen beispielsweise verteidigen die Autoren oberflächlich „neuartige“ Attributionsmethoden – und versichern den Richtern pauschal, dass diese Methoden „in vielen Fällen“ überhaupt nicht „neuartig“ seien. Später, bei der Untersuchung der sogenannten Attributionswissenschaft, erklären die Autoren, dass bestimmte Aspekte dieses sich entwickelnden Fachgebiets tatsächlich „eindeutig“ etabliert sind – wodurch ein Prozessbeteiligter, der es wagt, eine andere Ansicht zu vertreten, von vornherein zum Scheitern verurteilt ist.*

Aufgrund dieser und anderer problematischer Aspekte, die von den Generalstaatsanwälten im Referenzhandbuch des FJC zur Klimawissenschaft festgestellt worden sind, fordern die Generalstaatsanwälte, dass das FJC dieses Handbuch „aus Treue gegenüber der Verfassung, der es dient, unverzüglich zurückzieht. Das Zentrum sollte außerdem Verfahren einführen, um ähnliche, auf Propagandisten basierende Kapitel in zukünftigen Ausgaben zu verhindern.“

Die Fakten könnten nicht klarer sein. Viele der Behauptungen, die im Referenzhandbuch des FJC zur Klimawissenschaft und bei den ELI-Klimaretreats als gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse dargestellt werden, sind nicht gesichert, sondern werden aktiv diskutiert. Das Dokument selbst war nicht objektiv, sondern wurde von aktiven Befürwortern und Teilnehmern an Klimaklagen verfasst und bezog sich auf deren Argumente – was sie als Autoren eines Dokuments disqualifizieren sollte, das dazu dient, Klimawissenschaft objektiv und unvoreingenommen Richtern zu präsentieren, die möglicherweise aktive Fälle mit Klimawissenschaft als Streitpunkt vor sich haben oder solche Fälle in Zukunft vor sich haben werden.

Das Handbuch untergräbt die Ehrlichkeit der Ergebnisse und den Anschein fairer Entscheidungen in anhängigen Rechtsstreitigkeiten, verdient Spott und sollte zurückgezogen werden. Wenn das FJC diese Tatsache nicht versteht und den Abschnitt zur Klimawissenschaft aus dem Handbuch nicht zurückzieht, sollte der Kongress vielleicht die Finanzierung des FJC und die Veröffentlichung des Wissenschaftsreferenzhandbuchs einstellen, bis es zur Vernunft kommt.

**Quellen:** [Federal Judicial Center](#); [Fox News](#); [Energy in Depth](#); [West Virginia Attorney General](#); [House Judiciary Committee](#); [Environmental Law Institute](#); [AG Letter](#)

Link:

<https://heartland.org/opinion/climate-change-weekly-570-congress-states-probe-attempts-to-mislead-judges-on-climate-change/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

---

## **Energiedichte war und ist der Schlüssel zum Fortschritt**

geschrieben von Chris Frey | 7. März 2026

Eine aktuelle Studie des englischen Wissenschaftlers und Energieanalysten Dr. John Constable, veröffentlicht bei Net Zero Watch, erläutert den Zusammenhang zwischen bezahlbarer, zuverlässiger Energie und wirtschaftlichem Fortschritt sowie der Schaffung von Wohlstand. Sie zeigt, wie erstere über Jahrhunderte hinweg entscheidend für letztere war.

Insbesondere mit der Entdeckung der Möglichkeit Kohle zu nutzen, stieg der Energieverbrauch dramatisch, was zu einem massiven Anstieg der Wirtschaftsleistung und der Lebenserwartung der Menschen führte. Der Wasserverbrauch, der Einsatz von Zugtieren und die menschliche Arbeitskraft nahmen ebenfalls zu, jedoch nur zu einem Bruchteil des Energieanstiegs. Kohle, eine dichte, zuverlässige Energiequelle, war der Schlüssel zur industriellen Revolution, die den kleinen Inselstaat Großbritannien für eine Zeit lang zur industriellen und schließlich zur kommerziellen Hauptstadt der Welt machte.

Der Anstieg des Energieverbrauchs trug auch zu Veränderungen in der Fertigung und Produktion bei, weil immer mehr Menschen die Bauernhöfe und Felder verließen, um in Fabriken und Städten zu arbeiten. Constable liefert Daten, die zeigen, dass mit dem Anstieg des Kohleverbrauchs auch der nationale und private Wohlstand dramatisch zunahm und die Sterblichkeitsrate sank. Mit der Entdeckung und dem Beginn der Nutzung von Öl und Gas setzten sich diese Verbesserungen fort, und die Verteilung des Wohlstands verbesserte sich, wobei der private Wohlstand die größten Zuwächse verzeichnete.

Im Laufe der Zeit wurde der Energieverbrauch effizienter. Der Verbrauch fossiler Brennstoffe stieg weiter, aber der Verbrauch pro Produktionseinheit und BIP ging zurück. Dies begann sich in den 2000er Jahren zu ändern. Mit dem Beginn der Netto-Null-Politik in UK sank der Energieverbrauch ebenso wie das Wirtschaftswachstum, wobei es in einigen Perioden sogar zu einer wirtschaftlichen Kontraktion kam. Die Klimapolitik hat gleichzeitig zu einem Anstieg des Stromverbrauchs geführt, der auf dem stark subventionierten Sektor der erneuerbaren Energien basiert, sowie zu höheren Preisen für den Energieverbrauch im Verkehrs- und Haushaltsbereich.

Nach einem kurzen Vergleich mit den jüngsten Energietrends in den USA und China kommt Constable zu dem Schluss, dass die westlichen Länder, besessen von der Kontrolle des Klimas, kurz davor stehen, den jahrhundertelangen Fortschritt in Bezug auf menschliche Freiheit, Wohlstand und Gesundheit zunichte zu machen und ihren östlichen Rivalen mehr geopolitische und wirtschaftliche Macht zu überlassen.

**Quelle:** [Net Zero Watch](#)

Link:

<https://heartland.org/opinion/climate-change-weekly-572-urban-heat-island-effect-is-real-university-of-east-anglia-admits/> Zweite Meldung

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE